



⑩ **BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND**



**DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT**

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑪ **DE 199 05 350 A 1**

⑤ Int. Cl.⁷:
B 62 D 1/16
F 16 D 3/27

② Aktenzeichen: 199 05 350.2
② Anmeldetag: 10. 2. 1999
③ Offenlegungstag: 24. 8. 2000

DE 199 05 350 A 1

⑦ Anmelder:
DaimlerChrysler AG, 70567 Stuttgart, DE

⑫ Erfinder:
Scheu, Reiner, Dipl.-Ing. (FH), 72584 Hülben, DE

⑤ Entgegenhaltungen:
DE 198 21 503 A1
DE 196 16 274 A1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤ Kombiniertes Schiebestück mit Schwingungsentkopplung

⑦ Die Erfindung betrifft eine Lenkwellengelenkgabel eines Lenkwellenkardangelns mit einer drehelastischen Kupplung als Entkopplungselement, wobei die drehelastische Kupplung im rohrförmigen Abschnitt der Gelenkgabel angeordnet ist. In der drehelastischen Kupplung ist eine längsbewegliche Kupplung angeordnet. Diese Kupplung umfaßt ein in Längsrichtung innen profiliertes Außenteil und ein mit einem Gegenprofil ausgestattetes Innenteil. Das Außenteil weist an seinem dem Kardangeln zugewandten Ende einen Nockenflansch auf, dessen Nocken in stirnseitige, dem benachbarten Kardangeln zugewandte Ausnehmungen des rohrförmigen Gelenkabelabschnitts eingreifen. Hierbei kontaktieren die Nocken im regulären Fahrbetrieb die Ausnehmungen in Umfangs- und Axialrichtung nicht.

Mit der vorliegenden Erfindung wird ein Lenkwellenabschnitt entwickelt, der auf möglichst kurzer Baulänge und unter Minimierung der Bauteileanzahl ein Abwinkeln, Zusammenschieben und Schwingungsentkoppeln einer Lenkwelle ermöglicht.

DE 199 05 350 A 1

1
Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Lenkwellegelenkgabel eines Lenkwellegelenkagelenks mit einer drehelastischen Kupplung als Entkopplungselement, wobei die drehelastische Kupplung im rohrförmigen Abschnitt der Gelenkgabel angeordnet ist.

Eine derartige Gelenkgabel ist aus der DE 196 16 274 A 1 bekannt. Dort ist im Nabebereich der Gelenkgabel ein drehmomentübertragendes Rohr eingesteckt. Das Rohr ist mit Hilfe einer spielbehafteten Bördelverbindung im Nabebereich gegen ein Längsverschieben gesichert. Der Nabebereich der Gelenkgabel hat - wie das Rohr - abschnittsweise einen rechteckigen Querschnitt, wobei der Rohrquerschnitt formschlüssig mit Spiel in den Nabengleichschnitt paßt. Im Zwischenraum zwischen den beiden Teilen ist ein Stoß- und Schwingungsabsorber eingebaut, so daß sich das Rohr gegenüber der Gelenkgabel um einen kleinen Verdrehwinkel bewegen kann.

Der vorliegenden Erfindung liegt das Problem zugrunde, einen Lenkwellenabschnitt zu entwickeln, der auf möglichst kurzer Baulänge und unter Minimierung der Bauteilanzahl ein Abwinkeln, Zusammenschieben und Schwingungsentkoppeln einer Lenkwelle ermöglicht. Dieser Lenkwellenabschnitt soll bei sicherer Funktion einfach zu handhaben und wartungsfein sein.

Das Problem wird mit den Merkmalen des Hauptanspruchs gelöst. Der mehrfunktionale Lenkwellenabschnitt wird als Teil einer Lenkwellegelenkgabel eines Lenkwellegelenkagelenks ausgebildet. Er enthält im rohrförmigen Abschnitt der Gelenkgabel eine drehelastische Kupplung als Entkopplungselement. In der drehelastischen Kupplung ist eine längsbewegliche Kupplung angeordnet. Diese Kupplung umfaßt ein in Längsrichtung innen profiliertes Außenteil und ein mit einem Gegenprofil ausgestattetes Innenteil. Das Außenteil weist an seinem, dem Kardangelenkgelenkwandende Ende einen Nockenflansch auf, dessen Nocken in stimsseitige, dem benachbarten Kardangelenkgelenkwandende Ausnehmungen des rohrförmigen Gelenkgabelabschnitts eingreifen. Hierbei kontaktieren die Nocken im regulären Fahrbetrieb die Ausnehmungen in Umfangs- und Axialrichtung nicht.

Der neue Lenkwellenabschnitt bildet ein kompaktes, einfach zu handhabendes Bauteil, das mehrere Funktionen erfüllt und zudem bei geringem Gewicht wenig Bauraum benötigt. Er ist eine Lenkwellegelenkgabel, die als Teil eines Kardangelenkes ein abgewinkeltes Verlegen der Lenkwelle im Fahrzeugaufbau ermöglicht und im Crash-Fall das Ausknicken der Lenkwelle bewirkt.

Außerdem enthält die Lenkwellegelenkgabel einen Längenausgleich, der zum einen ein zyklisches Längenändern aufgrund des oder der verwendeten Kreuzgelenke ausgleicht und zum anderen im Crash-Fall ein Verkürzen der Lenkwelle erlaubt. Gegebenenfalls wird der Längenausgleich auch für die Verstellung der Lenkposition verwendet.

Zwischen den Teilen des Längenausgleichs und der Lenkwellegelenkgabel sitzt ein Schwingungsentkopplungselement, das Lenkungsstöße und Fahrbahnrauigkeiten vom Lenkrad und der fahrgastzellenseitigen Lenkwellegenlagerung fern hält.

Weitere Einzelheiten der Erfindung ergeben sich aus den nicht zitierten Unteransprüchen und der nachfolgenden Beschreibung einer schematisch dargestellten Ausführungsform:

Fig. 1 Zusammenbauzeichnung einer Gelenkgabel mit einer elastischen Kupplung und einer längsverschiebbaren Kupplung.

Fig. 2 Explosionsdarstellung zu Fig. 1 mit Kardangelenkgabel.

2

Die Fig. 1 und 2 zeigen drehmomentübertragende Teile einer Lenkwelle, die zwischen dem Lenkrad und dem Lenkgetriebe angeordnet sind. Lenkrad und Lenkgetriebe sind in diesen Figuren nicht dargestellt. Die gezeigten Teile bilden ein sogenanntes kombiniertes Schiebeteil (20) mit Schwingungsentkopplung (10) als Bestandteile einer Kardangelenkgabel (4) einer Lenkwelle.

Das Kardangelenkgabel (1) nach Fig. 1 umfaßt beispielsweise zwei gegabelte Naben (3, 4), die über ein Kardankreuz (2) gelenkig miteinander verbunden sind. Die paarweise einander gegenüberliegenden Kreuzzapfen des Kardankreuzes (2) greifen in die Bohrungen jeweils einer gegabelten Nabe bzw. Gelenkgabel (3, 4). Dabei ist beispielsweise die Gelenkgabel (3) mit einem Lenkrad verbunden, während die Gelenkgabel (4) mit dem zum Lenkgetriebe führenden Wellenteile, z. B. dem Bauteil (31) gekoppelt ist.

Die Gelenkgabel (4) ist eine Hülse mit zwei an ihren Hülseenden einander gegenüber angeordneten Laschen (9). Letztere bilden die Gabelteile, in denen die Kreuzzapfen gelagert sind. Die Hülse wird als rohrförmiger Gelenkgabelabschnitt (5) bezeichnet. Dieser Abschnitt (5) hat eine zentrale Bohrung (6), in die eine drehelastische Kupplung (10) eingepreßt ist.

Die drehelastische Kupplung (10) ist ein zylindrisches Bauteil, das beispielsweise aus drei zumindest annähernd rohrförmigen Einzelteilen besteht. Das mittlere Einzelteil ist ein rohrförmiger Elastomerkörper (11) aus Gummi, der zwischen einer Außenbuchse (12) und einer Innenbuchse (13) einvulkanisiert ist. Die Buchsen (12, 13) haben hier die gleiche Länge und sind aus Metall. Der Elastomerkörper (11) ist kürzer als die Buchsen (12, 13). Letzterer kann auch in die Buchsen (12, 13) eingeklebtes Kunststoffelement sein.

Die drehelastische Kupplung (10) sitzt z. B. mittels eines Querspreßsitzes im rohrförmigen Gelenkgabelabschnitt (5). Letzterer hat an seiner dem Kardankreuz (2) zugewandten Stirnseite (7) zwei einander gegenüberliegende Ausnehmungen (8), die im Bereich zwischen den Gabelaschen (9) liegen. Die Ausnehmungen (8) haben eine annähernd rechteckige Kontur. Die in den Gabelabschnitt (5) eingepreßte Kupplung (10) endet bündig mit dem Grund dieser Ausnehmungen (8).

Die längsbewegliche Kupplung (20) besteht aus einem mit einem Nockenflansch (23) versehenen Außenteil (21) und einem mit einem Bördelflansch (34) ausgestatteten Innenteil (31). Am Bördelflansch (34) wird z. B. ein zum Lenkgetriebe führendes - nicht dargestelltes - Wellrohr befestigt.

Das Außen- (21) und das Innenteil (31) sind jeweils zumindest bereichsweise mit korrespondierenden Verzahnungen (22, 32) ausgestattet. Als Verzahnungen werden beispielsweise ein Keilwellen- oder Kerbverzahnungsprofil verwendet.

Das Außenteil (21) hat außen eine glatte, zylindrische Oberfläche, die am rechten Ende nach Fig. 1 in dem Nockenflansch (23) endet. Im montierten Zustand sitzt es über einen Querspreßsitz in der Innenbuchse (13) der drehelastischen Kupplung (10). Die Nocken (24) des Nockenflansches (23) ragen in die Ausnehmungen (8) der Gelenkgabel (4) hinein. Bei unbelasteter Lenkwelle haben sie zum Grund und den Seitenflächen der Ausnehmungen (8) einen zumindest annähernd gleichen Abstand. Das in Umfangs- und Längsrichtung vorhandene Spiel zwischen der Gelenkgabel (4) und dem Nockenflansch (23) kann 1 bis 3 mm betragen.

Die Nocken (24) des Nockenflansches (23) sind im Ausführungsbeispiel zwei Kragarme, die von der zylindrischen Außenkontur des Außenteils (21) abstehen. Sie haben zumindest im Bereich der Ausnehmungen (8), normal bzw. senkrecht zur Ausnehmungsfläche betrachtet, einen rechteck-

kigen Querschnitt, der sich außerhalb des Ausnehmungsbereiches und innerhalb des Nabenbereichs in Richtung auf die Außenteilmittellinie verbreitert. Gegebenenfalls sind die in Umfangsrichtung orientierten Seitenflächen (25) der Nocken (24) zylindrisch oder ballig ausgeführt. Folglich berühren sich dann die Gelenkgabel (4) und die Nocken (24) bei einer maximalen und idealen Torsion der Lenkwelle definiert an zwei Linien oder zwei Punkten.

Die Nockenseitenflächen (25) oder die ihnen gegenüberliegenden Seitenflächen der Ausnehmungen (8) können zur Dämpfung mit elastischem Material beschichtet sein.

Das Innenteil (31) der längenausgleichenden Kupplung (20) sitzt – nach der Montage – über die drehnomentübertragende Verzahnung (22, 32) im Außenteil (21). Der maximale Längshub der Kupplung (20) liegt im cm-Bereich. Die Außenverzahnung (32) des Innenteils (31) kann u. a. zur Verbesserung des Trockengleitverhaltens in Längsrichtung beispielsweise mit einem Kunststoffgleitbelag ausgestattet sein. An die Außenverzahnung (32) schließt sich nach einem kurzen unverzahnnten Zwischenabschnitt (33) der Bördelflansch (34) an. Letzterer hat einen Bördeldurchmesser, der größer ist als der Außendurchmesser des Außenteils (21). Gegebenenfalls ist der Bördelflansch (34) hülsenförmig ausgebildet. Dabei kann er soweit zurückgewölbt sein, daß er in Richtung auf das Kardangelen (1) das Außenteil (21) berreichsweise berührungsfrei überragt. Hierbei benötigt das Innenteil (31) nahezu nur die Länge der Außenverzahnung (32). Das Wellrohr überragt dann – einen Teil der Baulänge einsparend – teilweise das Außenteil (21) der Kupplung (20).

Das kombinierte Schiebestück kann wie eine übliche Lenkwellegelenkgabel gehandhabt und gelagert werden. In der Regel bildet es zusammen mit den das Kardangelen (1) komplettierenden Teilen eine Baugruppe. Diese Baugruppe hat eine Baulänge, die nur unwesentlich größer ist, als die eines handelsüblichen Kardangelenkes, obwohl sie einen relativ großen Längsausgleich und eine Schwingungsentkopplung enthält.

Patentansprüche

1. Lenkwellegelenkgabel eines Lenkwellegelenkardangelenkes mit einer drehelastischen Kupplung als Entkopplungselement, wobei die drehelastische Kupplung im rohrförmigen Abschnitt der Gelenkgabel angeordnet ist, **dadurch gekennzeichnet**,

- daß in der drehelastischen Kupplung (10) eine längsbewegliche Kupplung (20) angeordnet ist,
- daß die Kupplung (20) ein in Längsrichtung innen profiliertes Außenteil (21) und ein mit einem Gegenprofil ausgestattetes Innenteil (31) umfaßt,
- daß das Außenteil (21) an seinem, dem Kardangelen (1) zugewandten Ende, einen Nockenflansch (23) aufweist, dessen Nocken (24) in stirnseitige, dem Kardangelen (1) zugewandte, Ausnehmungen (8) des rohrförmigen Abschnitts (5) eingreifen,
- daß die Nocken (24) im regulären Fahrbetrieb die Ausnehmungen (8) in Umfangs- und Axialrichtung nicht kontaktieren.

2. Lenkwellegelenkgabel gemäß Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Profil des Außen- (21) und Innenteils (31) eine Verzahnung (22, 32) ist.

3. Lenkwellegelenkgabel gemäß Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß zumindest die Verzahnung (32) des Innenteils (31) kunststoffbeschichtet ist.

4. Lenkwellegelenkgabel gemäß Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Nockenflansch (23)

nicht über die dem Kardangelen (1) zugewandte Stirnseite (7) des rohrförmigen Gelenkgabelabschnitts (5) übersteht.

5. Lenkwellegelenkgabel gemäß Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die drehelastische Kupplung (10) ein handelsübliches Elastomerlager ist, das aus einem zwischen einer Außen- (12) und Innenbuchse (13) angeordneten rohrförmigen Elastomerkörper (11) besteht.

6. Lenkwellegelenkgabel gemäß Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Länge der drehelastischen Kupplung (10) der Länge des rohrförmigen Gabelabschnitts (5) entspricht oder geringfügig größer ist.

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

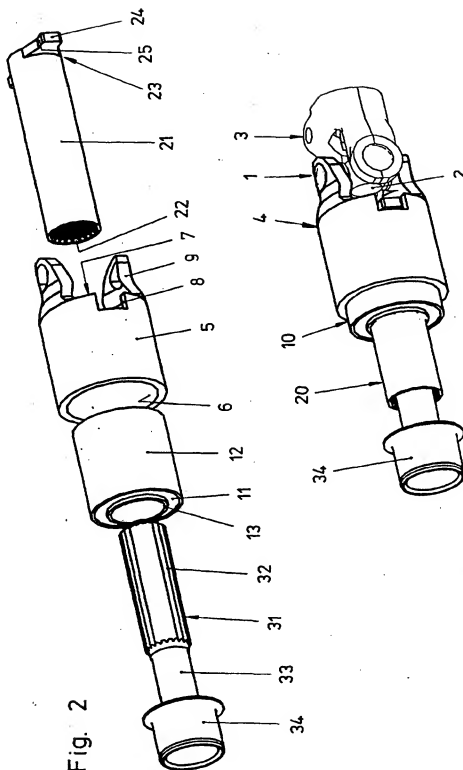


Fig. 1

Fig. 2

Combined sliding element with vibration decoupling

Publication number: DE19905350

Publication date: 2000-08-24

Inventor: SCHEU REINER (DE)

Applicant: DAIMLER CHRYSLER AG (DE)

Classification:

- international: **B62D1/16; F16D3/27; F16D3/40; B62D1/16; F16D3/16;**
(IPC1-7): B62D1/16; F16D3/27

- European: B62D1/16; F16D3/40

Application number: DE19991005350 19990210

Priority number(s): DE19991005350 19990210

Also published as:



EP1028046 (A2)

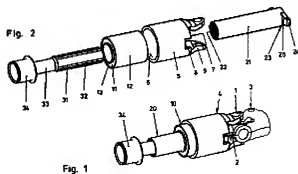
EP1028046 (A3)

[Report a data error here](#)

Abstract not available for DE19905350

Abstract of corresponding document: **EP1028046**

A longitudinally movable coupling is installed in a rotationally elastic coupling and has an outer section(21) which is internally profiled in the longitudinal direction and an inner section(31) with a matching profile. The outer section on its end facing the cardan joint has a cam flange(23), the cams(24) of which engage in end face slots (8) in the joint fork tubular section(5) facing the cardan joint. Under normal travelling conditions the cams do not contact the slots in the circumferential and axial direction.



Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide